iZTM

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

SIERPIEŃ 2024



JAK DZIAŁA TBM

NIE TRAĆ CZASU



	portal mojaWARSZAWA mojawarszawa19115.pl	e-POP e-pop.wtp.waw.pl	mobiWAWA	sklep ZDM abonamentzdomu.zdm.waw.pl
• KARTA UCZNIA		✓		
• KARTA MIEJSKA	✓	✓		
• SPRAWY WINDYKACYJNE		✓		
• ZAKUP BILETU DŁUGOOKRESOWEGO			✓	
• KARTA WARSZAWIAKA/WARSZAWIANKI	✓	✓	✓	
• ABONAMENT MIESZKAŃCA SPPN				✓

Warszawski
Transport
Publiczny

AKTUALNOŚCI

WTP W PRAKTYCE

FOTOREPORTAŻ

TEMAT NUMERU

TWARZE WTP

HISTORIA

iZTM
MAGAZYN ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Łukasz Majchrzyk, Katarzyna Kosmal, Leszek Peczyński

Opracowanie graficzne, skład
Małgorzata Szajkowska

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

www.wtp.waw.pl

www.facebook.com/wtp.warszawa

www.twitter.com/wtp_warszawa

www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Warszawski Transport Publiczny jest już w blokach startowych – nieuchronnie zbliża się koniec wakacji i powrót warszawiaków do szkół i miejsc pracy a WTP do ruchu na pełnych obrotach. Już w ostatnią sobotę sierpnia Punkty Obsługi Pasażerów będą czynne tak jak dni powszednie. Od 2 września wracają standardowe rozkłady jazdy w całej sieci WTP; natomiast POP-y będą czynne niestandardowo bo we wrześniu i październiku dłużej. Będzie też kilka nowości, np. w Wawrze autobusy pojadą nowymi ulicami Tawułkową i Liliową, na wrzesień szykujemy także korektę trasy 198 tak aby autobusy podjeżdżały do nowego liceum w Wesołej.

Przypominamy także co to jest i jak działa tarcza TBM bo taka maszyna rozpoczęła już drążenie (choć właściwsze byłoby określenie „budowę") tunelu ostatniego odcinka drugiej linii metra na Bemowie. Wszystkie tunele linii M2 są budowane takimi nowoczesnymi urządzeniami, które nie tylko „wiercą" tunel w gruncie ale równocześnie budują jego betonowe ściany, a wszystko dzieje się w sposób zautomatyzowany. I to w tempie kilkunastu metrów na dobę. W porównaniu z radziecką technologią budowy tuneli linii M1 to technologiczna przepaść. Inżynierowie ze wschodu stworzyli urządzenie, przy pomocy którego górnicy ręcznie wykopywali ok. 1 m tunelu na dobę…

Sierpień i wrzesień to miesiące, w których czcimy bohaterów Powstania Warszawskiego. Spoglądając w przeszłość warszawskiej komunikacji, można pokusić się o stwierdzenie, że tylko niespodziewane wydarzenia są w stanie zakłócić jej funkcjonowanie. Powstańczy zryw warszawiaków był jednym z nich; w części historycznej przypominamy inne wydarzenia, które zatrzymały warszawski transport.

Życzymy przyjemnej lektury

Budżet Obywatelski

Jak co roku mieszkańcy Warszawy zgłosili wiele projektów komunikacyjnych. Spośród 24 propozycji opiniowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego, wybranych zostało osiem.



Wszystkie wybrane projekty dotyczą wiat przystankowych – ustawiania nowych obiektów albo zazieleniania już istniejących. W 2025 roku postawimy 17 nowych wiat i zamontujemy 42 zielone dachy.

Sześć nowych zadaszeń pojawi się na Bemowie, w ramach projektu „By nie moknąć na bemowskich przystankach". Wiaty staną w lokalizacjach: Księcia Bolesława 01, Siodlarska 02, WAT 03, Fort Blizne 04, Dywizjonu 303 05 i Dywizjonu 303 06. Inny bemowski projekt „Wiaty przystankowe dla Bemowa" zakłada ustawienie zadaszeń przy przystankach: Nowe Bemowo 10, Batalionu Miotła 02 i Arkadyjska 02.

Kolejnych sześć wiat stanie po drugiej stronie Wisły, w Wawrze („Ekologiczne wiaty przystankowe w Wawrze cz. II"), przy przystankach: Wiązana 02, Motylkowa 02, Gruszy 02, Zagórzańska 01, Celulozy 02 oraz Nadarzyńska 01. Dwie nowe wiaty zyska Wilanów, na przystankach Syta 02 i Zaściankowa 01.

W przyszłym roku na 42 wiatach przystankowych pojawią się zielone dachy. Posadzimy na nich rozchodnik, który jest nie tylko rośliną doskonale odnajdującą się w „miejskich klimatach" (duże różnice temperatury, nasłonecznienie, zmienna wilgotność), ale także niezwykle pożyteczną.

Największą zaletą rozchodnika są funkcje oczyszczania powietrza, chłodzenia i magazynowania wody. Z dachu jednej wiaty roślina pochłania rocznie ponad 7 kg dwutlenku węgla i ogranicza zapylenie powietrza o 15-20 proc. W słoneczne dni obniża temperaturę pod wiatą średnio o 3-5 stopni Celsjusza, a w czasie opadów magazynuje nawet do 150 litrów wody, co sprzyja jej retencji. Dzięki długiemu okresowi kwitnienia sprzyja także owadom.

Ponadto zielone przystanki są bezpieczne dla ptaków. Szyby wiat są oznakowane gęstą siatką kropek naniesioną metodą sitodruku. Takie oznaczenia ostrzegają ptaki przed zderzeniem z – nierzadko niewidoczną dla nich – przezroczystą szybą.



Zdzisław Beksiński patrzy na Służew

Dzięki projektowi z Budżetu Obywatelskiego na stacji metra Służew powstał mural z podobizną Zdzisława Beksińskiego. Słynny polski artysta przez wiele lat mieszkał w tej części Warszawy.

Mural przedstawiający Zdzisława Beksińskiego (1929-2005) namalowany został na zachodniej ścianie szybu windy prowadzącej na stację metra. Projekt zabezpieczony jest powłoką anty-graffiti. Autorem grafiki jest Bartosz Podlewski, inicjator projektu „Ursynowskie Murale”. Artysta współtworzył większość znanych ursynowskich murali, m.in.: „Niedźwiedź i motyl”, „Stanisław Anioł Stróż”, „Alternatywy 4”, „Deyna” czy „Śpiąca Syrenka”.

Miejsce, w którym stworzony nowy obraz nie jest przypadkowe. Słynny malarz przez wiele lat mieszkał, wraz z rodziną, w bloku przy ulicy Sonaty 6. Nie wszyscy jednak wiedzą, że artysta był zawodowo związany z transportem publicznym – w Sanockiej Fabryce Autobusów „Autosan” Beksiński przez kilkanaście lat projektował nadwozia pojazdów.

Grafika z podobizną malarza ma wymiary 226 x 750 cm i opatrzona została jego sentencją: „Pragnę malować tak, jakbym fotografował sny”. Mural został wykonany – podobnie jak inne prace na stacjach metra – w stylistyce low poly (siatka trójwymiarowego modelu w grafice 3D składająca się z małej liczby wielokątów). Na stacji Ursynów można podziwiać mural z bohaterami „Czterdziestolatka”, czyli inżynierem Stefanem Karwowskim oraz Romanem Maliniakiem. W 2018 roku na stacji Imielin zagościli pedagog Maria Grzegorzewska i patron dzielnicy Julian Ursyn Niemcewicz, a na stacji Stokłosy rotmistrz Witold Pilecki oraz kryptolodzy - Marian Rejewski, Jerzy Różycki i Henryk Zygalski.



Pogotowie od porządku

Rozbita wiata, pseudograffiti na rozkładzie? To zadanie dla grup interwencyjnego sprzątania Zarządu Oczyszczania Miasta.

W tak dużym mieście jak Warszawa nie ma dnia bez działań dla czystości i porządku. Niespodziewane zaśmiecenia pojawiają się wszędzie, także na przystankach. Najczęściej to rozlane napoje i plamy z jedzenia, ale także rozbite szkło, nielegalne ogłoszenia czy pseudograffiti.

– *Codziennie miliony pasażerów podróżują Warszawskim Transportem Publicznym. Dla ich komfortu, ale bardzo często także dla bezpieczeństwa, szybka reakcja służb oczyszczania na przystankach jest bardzo ważna.* – mówi Robert Szymański, p.o. dyrektora Zarządu Oczyszczania Miasta. - *Grupy interwencyjnego sprzątania oraz Pogotowie Porządkowe ZOM działają w odpowiedzi na zgłoszenia od własnych kontrolerów, ale także na informacje przekazywane poprzez Miejskie Centrum Kontaktu Warszawa 19115. Dlatego zachęcamy wszystkich mieszkańców do czynnego włączenia się w dbanie o bezpieczeństwo i estetykę naszej wspólnej przestrzeni*- podkreśla Robert Szymański.

Regularnie i w razie potrzeby

Zarząd Oczyszczania Miasta organizuje codzienne, regularne sprzątanie ulic, chodników i przystanków, a także opróżnianie koszy na śmieci. Jednocześnie utrzymuje stałą gotowość do usuwania nagłych zaśmieceń i reagowania na akty wandalizmu. W takich przypadkach działają grupy interwencyjnego sprzątania ZOM. 100 pracowników, tam, gdzie jest taka potrzeba, zamiata i myje chodniki i przystanki, usuwa pseudograffiti z wiat, słupków i ławek czy zrywa nielegalne ogłoszenia.

Ekipy pracują przez cały rok, latem częściej działają z użyciem wody, np. gdy trzeba usunąć z przystanków zanieczyszczenia po lodach czy napojach. Jesienią przed wszystkim zamiatają liście i usuwają śliskie błoto, a zimą, gdy jest taka potrzeba, skuwają lód czy odśnieżają chodniki i posypują je piaskiem.

Co można znaleźć na przystanku?

Jeśli konieczne jest posprzątanie jezdni, wtedy ZOM wysyła do akcji Pogotowie Porządkowe. Działa całodobowo przez wszystkie dni w roku i interweniuje tam, gdzie nagłe zanieczyszczenie ulicy może być niebezpieczne dla jej użytkowników. Sprząta po wypadkach i kolizjach, zabiera z jezdni ładunki, które wypadły z samochodów i usuwa rozlane oleje i paliwa, które mogą grozić poślizgiem. Pogotowie Porządkowe dysponuje też specjalistycznym sprzętem, dzięki któremu może zabrać nawet bardzo ciężkie i duże przedmioty. Takie nietypowe śmieci zdarzały się również na przystankach – ekipy sprzątały pozostawione tam meble, dywan, pralkę czy nawet... trumnę.

Czysta Warszawa – wspólna sprawa

Zgłoszenia o potrzebie posprzątania trafiają do Centrum Dowodzenia ZOM od kontrolerów Zarządu Oczyszczania Miasta, którzy codziennie sprawdzają czystość i bezpieczeństwo w mieście. Informacje przekazują tam również kontrolerzy ZTM, a także inne miejskie służby oraz Stołeczne Centrum Bezpieczeństwa. Mieszkańcy również mogą wskazać miejsca, które wymagają interwencji – przez Miejskie Centrum Kontaktu Warszawa 19115.



Ruszają prace nad najdłuższą linią metra w stolicy

Prace przedprojektowe dla IV linii warszawskiego metra wykona firma Metroprojekt. Zwycięzca przetargu przygotuje również koncepcję przebiegu linii M4 i dokumentację niezbędną do realizacji kolejnych etapów planowanej inwestycji. Efekty tych prac będą znane w 2027 roku.

Najwyżej ocenioną ofertę w przetargu na prace przedprojektowe dla IV linii metra wraz ze Stacją Techniczno-Postojową złożyła firma Metroprojekt sp. z o.o. Zaproponowana kwota wynosi 52,2 mln zł.

– *Konsekwentnie realizujemy plan budowy złożonego z pięciu linii, systemu metra w Warszawie, do 2050 roku. Wybraliśmy firmę, która zrealizuje prace przedprojektowe dla linii M4* – mówi Rafał Trzaskowski, prezydent Warszawy. – *Rozbudowa transportu publicznego w stolicy to niezmiennie jeden z moich priorytetów. W czasie mojej pierwszej kadencji oddaliśmy do użytku aż 11 nowych stacji metra. Trzy kolejne i stacja techniczno-postojowa są w trakcie budowy, powstają już projekty dla pierwszego odcinka linii M3. Nie zwalniamy tempa!* – dodaje prezydent.

Postępowanie zostało ogłoszone w marcu. W międzyczasie wszystkie zgłoszone oferty bvadała komisja składająca się z przedstawicieli biuvr i jednostek miejskich oraz reprezentantów dzielnic.

Dodatkowo procedurę przetargową w zakresie odwołań od nieodtajnienia tajemnicy przedsiębiorstwa rozstrzygnęła. Krajowa Izba Odwoławcza, która swoje orzeczenie wydała 3 lipca.

Metro bez maszynisty?

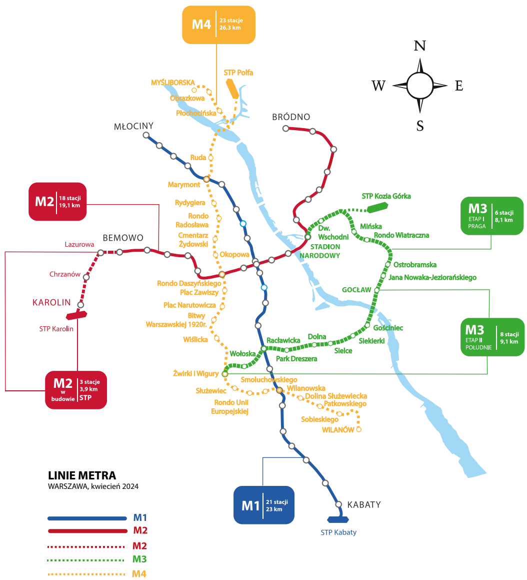
Kolejnym etapem w przygotowaniu koncepcji linii M4 będzie podpisanie umowy ze zwycięzcą przetargu. Gdy to się stanie, rozpoczną się prace. Opracowany zostanie między innymi projekt koncepcyjny z licznymi analizami, przygotowana dokumentacja hydrogeologiczna i geologiczno-inżynierska.

Prace przedprojektowe mają również dać odpowiedzi na pytania, czy możliwe będzie zastosowanie prowadzenia ruchu pojazdów autonomicznych (poruszających się bez udziału maszynisty) oraz systemu drzwi peronowych na stacjach.

Całość ma być gotowa za 38 miesięcy.

23 stacje i 26 kilometrów

Linia M4 połączy Tarchomin z Wilanowem. Według przyjętych założeń będzie najdłuższą w Warszawie – ma liczyć 26 kilometrów i 23 stacje. Osiem przystanków zostanie wyposażonych w komory torów odstawczych. W ramach nowego odcinka powinna powstać również kolejna stacja techniczno-postojowa oraz nowa centralna dyspozytornia.



Znamy projektanta trasy tramwajowej na Białołękę

Tramwaje Warszawskie zakończyły ocenę ofert otrzymanych w przetargu na zaprojektowanie trasy tramwajowej na wschodnią część Białołęki. Budowa tej oczekiwanej przez mieszkańców dzielnicy trasy powinna rozpocząć się w 2028 roku.

– *Tramwaj na Zieloną Białołękę – kolejny ważny krok za nami. Tramwaje Warszawskie właśnie wybrały wykonawcę projektu trasy* – mówi Rafał Trzaskowski, prezydent Warszawy. – *Firma Voessing Polska sp. z o.o. będzie odpowiedzialna za przeprowadzenie prac projektowych oraz uzyskanie niezbędnych pozwoleń i dokumentów administracyjnych, w tym pozwolenia na budowę. Na tę część prac wykonawca będzie miał czas do 2028 r. Właśnie wtedy planujemy start prac budowlanych tej kluczowej inwestycji transportowej dla mieszkanek i mieszkańców dzielnicy* – dodaje prezydent Warszawy.

Podpisanie umowy na projekt nowej trasy tramwajowej w stolicy będzie możliwe po zakończeniu procedur formalnych, w tym związanych z możliwymi odwołaniami od wyników przetargu. Wybrany wykonawca przygotuje kompletną dokumentację projektową, umożliwiającą zlecenie i wykonanie robót budowlanych. Uzyska też wszystkie wymagane przepisami pozwolenia na realizację prac. Będzie miał około 42 miesięcy na realizację zamówienia. Realizacja robót budowlanych, po odebraniu dokumentacji projektowej i pozyskaniu niezbędnych decyzji administracyjnych, zaplanowana jest na lata 2028-2030. Trwają prace nad zapewnieniem finansowania samej budowy.

Jak pojadą tramwaje?

Trasa będzie miała prawie 6,5 km długości. Rozpocznie się na Targówku przy skrzyżowaniu ulic Matki Teresy z Kalkuty i Rembielińskiej. Dalej będzie prowadzić w ciągu ulic św. Wincentego i Głębockiej. Następnie kilometrową estakadą przejdzie nad trasą S8 i rondem Małej Brzozy. Ostatni odcinek będzie biegł w rezerwie terenowej aż do Szkoły Podstawowej nr 112 przy ulicy Zaułek, gdzie znajdzie się pętla autobusowo-tramwajowa. Taki przebieg pozwoli na połączenie Zielonej Białołęki ze stacją metra Kondratowicza. Tramwaje będą mogły kursować nawet co 2-3 minuty. Czas przewidywanego przejazdu z pętli przy ulicy Zaułek do stacji metra przy L. Kondratowicza wyniesie około 15 minut, a do Dworca Wileńskiego około 30 minut.



Droga ekspresowa S8 w rejonie łącznicy z ulicy Głębockiej - widok w kierunku południowo-zachodnim

WTP wraca z wakacji

Warszawski Transport Publiczny wraz z mieszkańcami stolicy wraca z wakacji. Od 2 września tramwaje, metro i większość linii autobusowych wrócą do podstawowych rozkładów i tras.

Na stołeczne ulice wyjedzie odpowiednio o ok. 200 autobusów i 100 tramwajów więcej niż w czasie wakacji. Wszystkie linie tramwajowe wrócą do częstotliwości kursowania sprzed wakacji – w zależności od rodzaju linii, tramwaje podjadą na przystanki co 4 minuty w godzinach szczytu (co 6 minut poza szczytem) lub co 8 minut w godzinach szczytu (co 12 minut poza szczytem) i 15 minut w weekendy. Pociągi metra będą kursowały częściej – na linii **M1** co 2 minuty i 20 sekund a na linii **M2** – co 2 minuty i 50 sekund w godzinach szczytu.

Po wakacjach na ulice wrócą autobusy linii **192, 225, 249, 308, 320, 332, 339, 340, 349, 356, 379, 809, 815**. Autobusy linii **163, 164, 201** ponownie podjadą pod szkoły, a dla linii **121, 142, 150, 152, 164, 211, 226** wrócą kursy realizowane w dni nauki szkolnej.

Standardowe rozkłady jazdy wrócą dla linii **106, 107, 112, 117, 120, 122, 124, 125, 132, 134, 140, 142, 146, 147, 150, 152, 154, 162, 163, 167, 170, 173, 174, 177, 179, 182, 183, 184, 186, 188, 192, 194, 197, 201, 204, 208, 209, 210, 211, 212, 221, 225, 226, 249, 250, 256, 308, 317, 320, 326, 332, 338, 339, 340, 349, 356, 379, 411, 414, 500, 502, 503, 507, 509, 511, 514, 518, 520, 521, 523, 525, 527, 704, 705, 706, 709, 710, 714, 715, 719, 724, 727, 729, 735, 737, 739, 742, 743, 750, 809, 815, 850, E-1, L18, L27, L47, L48. Autobusy linii 107, 125, 134, 326, 411** będą kursowały swoimi zwykłymi trasami.

Autobusy linii **111, 131, 160, 176 i 180** utrzymają rozkłady obowiązujące przez ostatnie dwa miesiące. Także **104** i **204** oraz **121**, **181** i **303** nie zmienią rozkładów bo dzięki takiemu rozplanowaniu odjazdów, na najbardziej wykorzystywanych odcinkach tras, ich kursowanie jest skoordynowane.





Do końca wakacji akademickich autobusy linii **114** nie będą miały dodatkowych kursów do UKSW. Przywrócone zostanie kursowanie linii **196** na pełnej trasie, ale na razie tylko w dni powszednie. Autobusy linii **401** będą kursowały według standardowego rozkładu jazdy, ale do października na skróconej trasie Ursus-Niedźwiadek – Metro Służew; **193** wrócą do podstawowych częstotliwości kursowania a od października w weekendy będą jeździły częściej.

Stałe zmiany w autobusach

Nowy rok szkolny przyniesie także kilka nowości. We wrześniu po wybudowaniu przystanków, autobusy linii **198** będą podjeżdżały w wybranych kursach do CLXIII Liceum Ogólnokształcącego na ulicy J. Słowackiego 3.

Wprowadzone w czasie wakacji połączenie dwóch linii 118 i 222 jedną sprawdziło się i pozostanie na stałe czyli **118** będzie kursowało z Mariensztatu przez centrum na Spartańską (aktualnie, z powodu przebudowy ulicy Spartańskiej dojeżdża do J.P. Woronicza). Linia **159** nie wróci na Siekierki.

Oddany do ruchu zostanie odcinek remontowanej ulicy Jana Kazimierza i między Hubalczyków a J. Sowińskiego wjadą autobusy linii **105**.

W Wawrze zmieni się trasa autobusów **161**. Autobusy WTP pojadą nowowybudowanymi ulicami Tawułkową i Liliową czyli tam gdzie w miejscu pól uprawnych i ugorów powstają nowe osiedla mieszkaniowe. Oto trasa: Zbójna Góra - ... - Panny Wodnej – Zasadowa – Tawułkowa – Liliowa – Bysławska – Poezji – Olecka (powrót: Olecka – Włókiennicza – Michalinki – Patriotów – Bysławska).

Jesienna korekta rozkładu jazdy pociągów

Od niedzieli, 1 września zacznie obowiązywać jesienna korekta rocznego rozkładu jazdy pociągów wszystkich przewoźników. Zmiany w kursowaniu Szybkiej Kolei Miejskiej będą związane przede wszystkim z pracami torowymi na obszarze stacji Warszawa Zachodnia i przyległych linii kolejowych oraz z budową nowego przejścia podziemnego na stacji Warszawa Gdańska.

LINIA S1

Pociągi SKM S1, za wyjątkiem kilku kursów, przez cały dzień będą odjeżdżały ze stacji początkowych o stałych godzinach, z częstotliwością co około 30 minut. Dwa ostatnie, wieczorne pociągi z Pruszkowa i jeden z Otwocka – pojadą w skróconej relacji, tylko do stacji Warszawa Wschodnia. W pełnej relacji, na trasie Otwock – Pruszków pojedzie 38 par pociągów dziennie.

LINIA S2

Pociągi SKM S2, za wyjątkiem kilku kursów, przez cały dzień również będą odjeżdżały ze stacji początkowych o stałych godzinach, z częstotliwością co około 30 minut. Ostatnie, późnowieczorne połączenia z Lotniska Chopina i Sulejówka Miłosny będą w skróconych relacjach – do stacji Warszawa Zachodnia, Warszawa Wschodnia lub przystanku Warszawa Rakowiec. Natomiast w pełnej relacji będzie 35 kursów do Sulejówka Miłosny i 37 do Lotniska Chopina.

LINIA S3

Do stołecznego portu lotniczego przez cały tydzień pojedzie 19 pociągów SKM S3. W odwrotnej relacji, w dni powszednie – do Radzymina, Wieliszewa lub Legionowa Piasków, a w dni wolne od pracy, tylko do Legionowa Piasków – 18 pociągów.

LINIA S4/S40

Pociągi SKM linii S4 będą kursowały w dni powszednie w pełnej relacji, z częstotliwością co około 60 minut. W pełnej relacji pomiędzy Zegrzem Południowym a Piasecznem pojedzie 19 par pociągów. Na odcinku Piaseczno – Warszawa Główna będą kursowały także pociągi SKM S40, w liczbie 20 par połączeń. To oznacza, że w dni powszednie na odcinku Piaseczno – Warszawa Zachodnia pociągi SKM pojadą z częstotliwością co około 30 minut.

Od 2 do 6 września z powodu nocnych prac torowych na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie, dwa pociągi SKM S4 (pierwszy poranny z Piaseczna i ostatni wieczorny z Zegrza Południowego) nie pojadą na odcinku Warszawa Zachodnia – Piaseczno. Ponadto, dwa ostatnie wieczorne pociągi SKM S40, z Warszawy Głównej do Piaseczna i z Piaseczna do Warszawy Głównej będą w tych dniach odwołane.

W dni wolne od pracy na trasie Piaseczno – Zegrze Południowe pojadą 4 pary pociągów z częstotliwością co około 4 godziny. Pozostałe pociągi, poza pierwszym porannym do Piaseczna, który wyruszy ze stacji Warszawa Gdańska, będą kursowały pomiędzy Piasecznem i Legionowem.

Honorowanie biletów

Utrzymane pozostało honorowanie biletów WTP i przewoźników kolejowych.

Szczegóły można znaleźć w zakładce Integracja taryfowa.



We wrześniu i październiku dłużej pracują POP-y

Początek roku szkolnego i zbliżający się rok akademicki to okresy, w których wiele osób wybiera się do Punktów Obsługi Pasażerów. Od 2 września do końca października wydłużamy godziny ich pracy.

Kończy się sezon urlopowy, dzieci i młodzież wracają do szkół, a mieszkańcy stolicy do pracy, więc tradycyjnie o tej porze roku w POP-ach przybywa pasażerów. Dla naszych pasażerów we wrześniu i październiku (kiedy do Warszawy przybędą studenci) wydłużamy godziny działania POP-ów:

- w Blue City: pn.-sob. godz. 10:00 - 20:00;
- pozostałe POP: pn. - pt. godz. 07:00 - 20:00; sob. POP Centrum, Dworzec Wileński godz. 08:00 - 15:00;
- sobota 28.09.: wszystkie POP czynne jak w dni powszednie;
- soboty w październiku: POP Centrum i Dworzec Wileński 07:00-20:00, POP w Blue City 10:00-20:00.

Warto pamiętać, że nie zawsze trzeba osobiście przyjść do jednego z naszych punktów. Wiele spraw komunikacyjnych można załatwić nawet bez wychodzenia z domu, dzięki stale rozwijanemu e-POP czyli online.

Można za jego pośrednictwem np.:

- złożyć wniosek o Kartę Miejską, Kartę Ucznia, uprawnienia Karty Warszawiaka,
- złożyć reklamację (np. za wystawioną opłatę dodatkową),
- sprawdzić zadłużenie z tytułu niezapłaconych opłat dodatkowych,
- umówić się na spotkanie informacyjne, np. dotyczące abonamentu w Strefie Płatnego Parkowania Niestrzeżonego, albo zawieszenia biletów długookresowych.

W biletomatach zarówno stacjonarnych, jak i mobilnych czyli zamontowanych w pojazdach WTP można kupić bilety krótko i długookresowe – jest ich dziś ok. 3 tysiące.

Ponadto bilety dostępne są również w aplikacjachna smartfony:

- krótkookresowe: jakdojade, moBILET, SkyCash, mPay, GoPay, zbiletem.pl oraz w wielu aplikacjach bankowych,
- długookresowe mobiWAWA

Od kilku lat do Punktów Obsługi Pasażerów nie muszą też przychodzić mieszkańcy podwarszawskich gmin, korzystający z oferty Warszawa+. Bilety Metropolitalne także można kupić we wszystkich biletomatach.



Warszawski Transport Publiczny

EKOLOGICZNY

WARSZAWSKI TRANSPORT PUBLICZNY

3x3 jeździsz ZA FREE

ZRÓB 3 ZDJĘCIA

I WYGRAJ BILET 90-DNIOWY

Szczegóły konkursu www.wtp.waw.pl

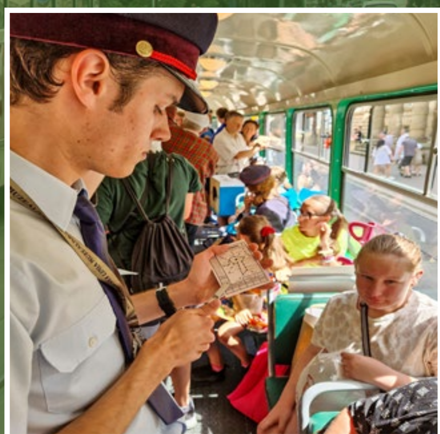


TRAMWAJ ŁĄCZY MIASTA





Kraków...





I WARSZAWĘ





JAK DZIAŁA TBM



Na Bemowie rozpoczęło się drążenie tuneli ostatniego odcinka linii M2. Tarcza TBM Anna ma w pierwszym etapie prac do pokonania nieco ponad 1060 metrów. W ten sposób połączy dwie nowe budowane stacje – Karolin i Chrzanów.

W pierwszej kolejności tarcze Anna i Krystyna będą miały do wywiercenia dwa tunele o długości ponad kilometra – tuż za szybem startowym, zlokalizowanym na stacji Karolin. Jako pierwsza ruszyła Anna. Gdy dotrze do stacji C2 Chrzanów, ekipy techników obsługujących te ogromne „wiertła" zostaną skierowane do drugiej tarczy, która rozpocznie drążenie prawego tunelu.

Na pierwszym odcinku obie, ogromne tarcze TBM, mają do ułożenia łącznie 1 422 pierścieni obudowy tunelu. Po wydrążeniu pierwszych tuneli tarcze zostaną „przeciągnięte" przez korpus stacji. Następnie będą miały do wykonania dwa tunele o długości ponad 1 200 metrów, które połączą stacje Chrzanów i Lazurowa. Ostatni odcinek, łączący budowę z działającą już linią będzie najkrótszy. Ma niecałe 600 m długości i kończy się na komorze torów odstawczych stacji Bemowo.

Łącznie obie tarcze wydrążą aż 5 688 metrów tunelu i ułożą 3 792 pierścienie jego obudowy. Prace związane z budową tuneli zakończą się w przyszłym roku.

Postęp drążenia tarcz jest aktualizowany w każdą środę na stronie internetowej Metra Warszawskiego.

TBM – co to takiego?

Litery TBM oznaczają Tunnel Boring Machine czyli „maszyna do wiercenia tuneli". I to, w największym skrócie, określa do czego służy to urządzenie. To skomplikowana maszyna, która umożliwia budowę tuneli (nie tylko metra) metodą bezwykopową, pod zabudową i w różnych rodzajach gruntu, z jednoczesnym układaniem obudowy. Linię M2 w Warszawie drążyły cztery maszyny TBM niemieckiej firmy Herrenknecht AG – Maria, Anna, Krystyna i Elisabetta.

Tarcza jak ogromne wiertło

Technika działania tarcz TBM (Tunnel Boring Machine) typu EPB (Earth Pressure Balance – równoważenie ciśnienia gruntu) składa się z dwóch faz drążenia tunelu oraz układania jego obudowy. TBM drąży tunel za pomocą obracającej się dwa razy na minutę przedniej tarczy skrawającej, która jest przesuwana do przodu przez siłowniki hydrauliczne. Nacisk tarczy na grunt to 3,5 bar. Ostrza, noże i dyski tnące znajdujące się na tarczy drążącej są wykonane ze stali o bardzo wysokiej wytrzymałości, dzięki czemu mogą rozdrabniać każdy napotkany grunt. Za pomocą dysz umieszczonych w przedniej części tarczy maszyna może również wstrzykiwać w grunt wodę, plastyfikatory, pianę lub beton, które w zależności od charakterystyki gruntu zmiękczają go lub zagęszczają. TBM posiada siedem linii pian, w tym pięć umiejscowionych w głowicy. Przygotowywanie podłoża odbywa się na odległości ok. 10-15 cm od czoła tarczy TBM.

Tarcza odizolowana jest od wpływu ciśnienia gruntu i wód gruntowych – urobek gromadzony w komorze urobkowej wytwarza od strony tarczy ciśnienie, które równoważy parcie gruntu i wód gruntowych. Stamtąd, za pomocą przenośnika ślimakowego grunt jest transportowany na taśmociągi. Podajnik ślimakowy jest zasilany przez silniki hydrauliczne o mocy ponad 40 kW.

Na mierzącym 85 metrów zapleczu maszyny znajduje się wiele urządzeń m.in: agregaty prądotwórcze, pompy, skrzynki rozdzielcze, systemy wentylacyjne, mierniki laserowe, pomieszczenia magazynowe, a także urządzenia odpowiadające za dostarczanie elementów tunelu i usuwanie urobku, co zapewnia całkowite zabezpieczenie logistyczne pracy tarczy. Mieści się tam również mostek dowodzenia, gdzie są zbierane i analizowane wszystkie dane i parametry pracy tarczy. Każdy ruch tarczy do przodu powoduje także przesuwanie się zaplecza. Szybkość drążenia tunelu przez TBM to średnio 10-12 m na dobę.



Budowa tunelu

Po wydrążeniu odpowiedniej odległości tarcza drążąca i przenośnik ślimakowy zatrzymują się, a uruchamia się moduł układający betonowy pierścień tunelu. Pierścień składa się z pięciu elementów oraz tzw. klinu, który jest mocowany jako ostatni i nadaje konstrukcji szczelność oraz usztywnia tunel. Wykonane ze zbrojonego betonu segmenty są podnoszone i układane za pomocą obracającego się w dwóch kierunkach dźwigu próżniowego (tzw. erektora). Instalowane są one pod osłoną zewnętrznego pancerza tarczy. Każdy prefabrykat układany jest tak, by ściśle przylegał do poprzedniego pierścienia i elementów nowego pierścienia. Przerwa powstająca między zewnętrzną ścianą tunelu a gruntem, jest wypełniana wiążąco-uszczelniającą zaprawą, wstrzykiwaną za pomocą wysokociśnieniowych dysz. Dzięki temu tunel jest szczelny oraz osiągnięta jest duża stabilność gruntu. Po ułożeniu pierścienia maszyna odpycha się od niego i rozpoczyna drążenie kolejnego odcinka. Dzięki osłonom wnętrze tarczy jest całkowicie zabezpieczone przed wpływem nacisku gruntu oraz wód gruntowych.

Praca 24 h

Tarcza TBM EPB zużywa 2,5 MW/h, czyli tyle energii ile w tym samym czasie potrzebuje 15-tysięczne miasto. Główny napęd tarczy TBM to napęd hydrauliczny w postaci 16 par siłowników hydraulicznych. Moc zainstalowana to 1200 kW. TBM jest także wyposażony w czujniki – sześć sensorów z przodu tarczy oraz po dwa z przodu, u szczytu, w środku i u dołu tarczy. Rejestrują one takie parametry pracy tarczy jak: moment skręcający głowicy skrawającej, siła naporu siłowników, szybkość przesuwania się TBM, ciśnienie w komorze roboczej, objętość iniektowanej piany w komorze roboczej (używana do kondycjonowania podłoża, objętość zaprawy cementowej iniektowanej za obudowę.

Maszyna skrawająca po uruchomieniu nie zatrzymuje się – pracuje 24 h na dobę. Jedynym



powodem zatrzymania pracy może być problem z napotkanym gruntem lub z samą maszyną czy też wymiana ostrzy tnących. Tarcza TBM jest w pełni zmechanizowana, jednak jej pracę musi nadzorować personel. Do pracy w TBM przewidziano cztery brygady - razem 48 osób. Na każdej zmianie pracuje jedna 12-osobowa załoga, co przekłada się na cztery zmiany na dobę. Zespół pracowników tunelowych to:

- inżynier zmiany,
- operator TBM (osoba kierująca tarczą TBM, sterująca układem prowadzącym oraz wszystkimi operacjami, kontrolująca przy tym parametry drążenia),
- operator pomp iniekcyjnych (odpowiedzialny za uzupełnianie i stabilizację pierścieni poprzez wypełnianie 15 cm odcinka substancjami wiążąco-uszczelniającymi),
- monter obudowy pierścieniowej (odpowiedzialny za układanie i dostarczanie gotowych elementów do złożenia pierścienia),
- osoba do pomocy montażu obudowy pierścieniowej ,
- operator dźwigu segmentowego,
- elektryk TBM (odpowiedzialny za oświetlenie tunelu i maszyny wewnątrz),
- mechanik TBM,
- dwie osoby do czyszczenia, konserwacji i przedłużania rurociągów, instalacji oświetleniowej, szyn, kanału wentylacyjnego, etc.,
- monter taśmociągu,
- dwóch operatorów kierujących pojazdami MSV (multicarami).

TBM w liczbach

Waga:

- 55 ton (głowica skrawająca),
- ponad 600 ton (całość maszyny skrawającej wraz z zapleczem technicznym).

Długość:

- 97 m (całość maszyny),
- 12 m (czoło tarczy z komorami głównymi),
- 85 m (długość zaplecza technicznego).

Średnica tarczy skrawającej: 6,26 m.



Sylwia Komorowska – Specjalista ds. obsługi kasowej – Koordynator E-POP

Pani Sylwia pracuje w Zarządzie Transportu Miejskiego na stanowisku Specjalisty ds. obsługi kasowej od dziewięciu lat.



Ta praca to ciągły kontakt z pasażerami, którzy chcą rozwiązać jakiś problem albo załatwić ważne sprawy związane z korzystaniem z Warszawskiego Transportu Publicznego. To także duża odpowiedzialność. Żeby skutecznie pomóc, pracownicy muszą być gruntownie przeszkoleni i mieć ogromną wiedzę, doskonale znać przepisy, procedury, tak by nikogo nie wprowadzić w błąd. Osoby pracujące przy obsłudze pasażera mają ręce pełne roboty. Do ich zadań należy, m. in. sprzedaż biletów, ładowanie kart, wyrabianie hologramów, nagrywanie uprawnień do bezpłatnych przejazdów, wydawanie abonamentów Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego, robienie zwrotów biletów, windykacja czy wystawianie faktur.

Tych zadań jest naprawdę sporo. Pani Sylwia podkreśla, że poza kompetencjami, wiedzą i profesjonalizmem w tej pracy ważna jest życzliwość, pogoda ducha, uśmiech i umiejętność komunikowania się. Aby nie wypalić się zawodowo warto pamiętać o zachowaniu dystansu, bo czasem zdarzają się wymagający klienci, przykre sytuacje, z którymi trzeba się nauczyć sobie radzić.

Od 2023 roku Pani Sylwia jest Koordynatorem E-POP-u i jest to teraz jej główne zajęcie. Czasami jeszcze pracuje także w kasie i sprawia jej to dużo radości. Podkreśla, że praca w obu tych miejscach bardzo się od siebie różni – w pierwszym przypadku to praca biurowa, którą można zaplanować i poukładać; w drugim nieprzewidywalna, zaskakująca i pełna nieoczekiwanych zwrotów akcji praca „w okienku".

Pani Sylwia przede wszystkim zajmuje się obsługą wniosków, fakturami i reklamacjami a dodatkowo jako koordynator zajmuje się ustalaniem grafików urlopów, zmian, zgłaszaniem nieobecności pracownika, zaopatrzeniem w towar, rozdysponowaniem pracy. Sam E-POP to nic innego jak obsługa wniosków online, wystawianie dużej liczby faktur, reklamacje pasażerskie, które pracownicy starają się załatwiać niemal od ręki.

Po intensywnej pracy Pani Sylwia szuka ciszy i spokoju choć czas spędzony z mężem i córkami oraz spotkania z przyjaciółmi fantastycznie ją relaksują. Poza tym uwielbia biegać. Żartuje, że jest biegaczem sezonowym, nie lubi marznąć, więc zimą odpuszcza. Bierze udział w różnych imprezach biegowych i biega z uśmiechem, bo uskrzydlają ją endorfiny! Poza tym lubi spacerować, jeździć nad wodę i opalać się.



„Zawsze staram się obsługiwać pasażerów tak, jak sama chciałabym być obsłużona. Jeśli pracuje się z ludźmi – trzeba ich lubić, być życzliwie nastawionym. To, oprócz wiedzy, podstawa w tej pracy."



Wielka historia albo wielka polityka

Komunikacja warszawska działa bez przerwy i zatrzymuje się tylko w wyjątkowych okolicznościach, kiedy na stołecznych ulicach dzieje się wielka historia albo wielka polityka.

Autobusy i tramwaje jeżdżą po naszym mieście nieprzerwanie od ponad 150 lat. Najpierw były to tramwaje konne, które na początku XX wieku zamieniły trakcję na elektryczną. Kiedy okazało się, że pojazdy szynowe nie wystarczą dla zapewnienia sprawnej komunikacji mieszkańcom rozwijającego się miasta, dołączyły do nich autobusy. Ostatnie 30 lat to także historia pisana przez warszawskie metro.

Przez ten czas ruch na warszawskich ulicach zamierał tylko kilka razy i tylko w wyjątkowych okolicznościach, zazwyczaj wtedy, kiedy w Warszawie słychać było strzały, wybuchy pocisków artyleryjskich i spadające bomby. Tak było w maju 1926 roku, wrześniu 1939 czy podczas 63 dni Powstania Warszawskiego. Kilka razy komunikacja miejska zatrzymała się też, gdy działa się wielka polityka i swoje żądania zgłaszali robotnicy. Raz zdarzyło się, że zabrakło prądu – niemal na samym początku funkcjonowania nowoczesnych tramwajów.

Stołeczna komunikacja zawsze starała się wrócić szybko do służby na rzecz mieszkańców. Kiedy przeciwności ustawały i strzały cichły, to ruch wracał na tory i ulice. Pracownicy warszawskiej komunikacji starali się, kiedy to tylko było możliwe, utrzymać kursowanie autobusów i tramwajów. Transport publiczny podniósł się szybko w 1945 roku, jeszcze w trakcie trwania walk pod Berlinem. Nie zatrzymały jej na dłużej ani zima stulecia, ani stan wojenny w 1981 roku.



fot. NAC, sygn. 3/2/0/-/179 (syg. daw. 2-179)
Zniszczona kamienica na rogu ul. Miodowej i Krakowskiego Przedmieścia. Widoczny tramwaj.



fot. NAC, sygn. 3/2/0/-/189 (syg. daw. 2-189))
Ruiny domów. Widoczny tramwaj jadący ul. raniczną. Z lewej wylot ul. Grzybowskiej.

Tylko raz transport publiczny stanął z przyczyn technicznych, kiedy w 1917 roku, w elektrowni Tramwajów Warszawskich doszło do katastrofy – wybuch kotła zatrzymał ruch aż na sześć tygodni. Dziś przywracanie kursowania trwałoby zapewne dużo krócej, ale wtedy urządzeń było mniej i były dużo mniej dostępne – wtedy trzeba było budować tymczasowe konstrukcje na bazie kotłów z fabryki Braci Briggs w Markach.

Nawała ze wschodu

Potem, jeśli komunikacja miejska się zatrzymywała, to na scenę wkraczała wielka historia, albo poważne kryzysy społeczne, albo jedno i drugie. Państwo polskie odrodziło się w 1918 roku i jeszcze długo musiało walczyć o swoje granice z dawnymi zaborcami. Najpotężniejsza nawała przyszła ze wschodu, od strony Rosji bolszewickiej, która zmieniła barwy z białych na czerwone i chciała nieść płomień rewolucji do zachodniej Europy. Na przeszkodzie stała Polska, w miarę jednak jak do Warszawy zbliżała się Armia Czerwona, napięcie społeczne rosło, a nie brakowało robotników przekonanych o słuszności haseł rewolucyjnych.

W gospodarce panował kryzys, rosły ceny, a płace stały w miejscu. W czerwcu do strajku przystąpili pracownicy instytucji miejskich: elektrowni, gazowni, wodociągów, kanalizacji, nawet szpitali i tanich jadłodajni. W końcu na strajk zdecydowali

się też tramwajarze i 8 czerwca wozy nie wyjechały na ulice. Warto podkreślić, że w tamtej dramatycznej sytuacji mieszkańcy stolicy stanęli na wysokości zadania i potrafili się zorganizować, głównie dzięki zdecydowanej akcji członków Stowarzyszenia Samopomocy Społecznej.

Ponieważ stanęło całe miasto, to trzeba było zdecydować, czym zająć się w pierwszej kolejności: Do uruchomienia tramwajów S.S.S. posiada gotowy personel z pośród techników i słuchaczów politechniki. Wczoraj jednak tramwajów nie uruchomiono, uważając przerwę w tej komunikacji za sprawę mniej pilną w porównaniu z elektrownią, wodociągami i gazownią („Kurier Warszawski" Nr 158/1920).

Przez kilka dni po Warszawie rzeczywiście nic nie jeździło, ale już niedługo w historii stołecznej komunikacji miał się rozpocząć zupełnie nowy rozdział – autobusów. Mniej więcej w tym samym czasie do miasta przyjechała pierwsza partia wozów ze szwajcarskiej firmy Saurer. Dotarły w stanie surowym – podwozie i kabina kierowcy. Najważniejsze jednak, że przybyły na własnych kołach i była szansa na włączenie ich do ruchu. Już w nocy z 12 na 13 czerwca uruchomiony został na próbę pierwszy autobus, w czym wielka była zasługa dyrektora fabryki Saurera inż. Kleina, który nie tylko nadzorował pracę, ale czasami wcielał się w rolę mechanika. Już 14 czerwca prasa mogła napisać:

Prócz linji Nr 3 uruchomiono wczoraj po południu linję tramwajową Nr 17. Dziś przewidywane jest puszczenie w ruch linji 9 i prawdopodobnie Nr: 18 i 19. Po raz pierwszy uruchomiono wczoraj 4 autobusy, sprowadzone z Wiednia. Ożywiło to wielce wygląd miasta. Autobusy z częścią górną do siedzenia, czyli tak zw. „imperialem" krążyły przy pomocy studentów i skautów z S. S. S. po linji Belweder — plac Krasińskich. Cenę za przejazd pobierano, jak w tramwajach, po 2 mk. Stopniowo ma być uruchomionych więcej autobusów. Przybyło ich już do Warszawy 11, w drodze zaś jest jeszcze 9. Od dziś S. S. S. ma objąć pracę w warsztatach tramwajowych, w szpitalach, oraz w niektórych piekarniach („Kurier Warszawski" Nr 163/1920).

Kiedy wojska bolszewickie podeszły pod Warszawę, trwała w społeczeństwie pełna mobilizacja. Mężczyźni zgłaszali się do armii, ale nawet wtedy tramwaje nie przestały wozić warszawiaków. Jak piszą autorzy książki „Tramwaje elektryczne 1908-1998" wagony wykorzystywano do przewożenia rannych polskich żołnierzy do warszawskich szpitali.

Zamach majowy

Państwo i jego obywatele w 1920 roku zdali egzamin z ofiarności i podobnie można powiedzieć o komunikacji miejskiej (znany jest epizod Bitwy Warszawskiej, kiedy nowe autobusy dowiozły polskich żołnierzy na zagrożony odcinek frontu). Jednak spokój trwał krótko, a po odparciu bolszewików kryzys polityczny narastał. Na to



fot. Zabytkowy tramwaj z kolekcji Tamwajów Warszawskich - takie pojazdy były cichymi bohaterami wojny obronnej w 1939 r. i Powstania Warszawskiego.

nałożył się kryzys ekonomiczny, potęgowany m.in. przez wojnę celną z Niemcami. Sytuację ratowały reformy Władysława Grabskiego, który markę zastąpił złotym polskim, jednak sytuacja polityczna daleka była od stabilnej.

Na początku 1926 roku w Warszawie rozpoczęły się strajki, m.in. tramwajarzy i znów, jak w 1920, składy stanęły, tylko że chwilowo nie było nawet autobusów, które mogłyby je zastąpić (w 1925 roku zawieszono komunikację autobusową). Tak pisał o tym 4 lutego 1926 roku „Kurier Warszawski" (Nr 35/1926):

Strajk pracowników tramwajowych trwa siódmy dzień, dzięki bezmyślnemu uporowi i zaciekłości demagogicznej inspiratorów całego tego ruchu. (...) Miljonowa ludność miasta stołecznego jest w dalszym ciągu pozbawiona komunikacji.

Dzień później gazeta podawała, że przedsiębiorstwo tramwajowe na trwających protestach traciło dziennie około 90 000 złotych. Strajk trwał już wtedy od tygodnia, więc łatwo policzyć, że straty sięgnęły 630 000 złotych.

Prawdziwie dramatyczne wydarzenia miały jednak dopiero nadejść. W maju spiskowcy pod przywództwem Józefa Piłsudskiego dokonali przewrotu, a na ulicach Warszawy wybuchły zaciekłe walki. Strzelały karabiny maszynowe, wybuchały granaty i pociski artyleryjskie. To była regularna bitwa, w czasie której zginęło ponad 200 żołnierzy po obu stronach i ponad 100 osób cywilnych. Kule latały wszędzie i nic dziwnego, że straty poniosła też infrastruktura. Walki trwały 13 i 14 maja, ale ruch tramwajowy wrócił dopiero sześć dni później:

Pierwotnie ustalony tygodniowy termin dla naprawy sieci na pl. Zbawiciela i sąsiednich ulicach Marszałkowskiej i Nowowiejskiej, dzięki usilnej pracy personelu wydziału sieci, udało się przyśpieszyć. Roboty ukończono i w czwartek,

20 b. m., odbywać się ma przez pl. Zbawiciela normalny ruch tramwajowy. Od środy tramwaje nr. 2 kursują, na ul. Czerniakowskiej do stacji pomp, od czwartku uruchomione będą do stacji końcowej, t. j. do Czerniakowa. Uruchomiono również od środy linję A do Okęcia. Tramwaje linji nr. 25 dochodzą tylko do Topolowej („Kurier Warszawski Nr 137/1926).

O tym, jak zacięte walki toczyły się na warszawskich ulicach świadczy krótka notka, zamieszczona w „Kurierze" dzień później. Tramwaje linii 25 zaczęły dojeżdżać do swojego stałego krańca dopiero po usunięciu kabli telefonicznych pociągniętych przez wojsko na ulicach Suchej i Nowowiejskiej. Jednocześnie niemal od razu komunikacja miejska wróciła do normalnego trybu działania. Jeśli były zaplanowane wcześniej remonty, to koniecznie trzeba było je wykonać. I tak prasa donosiła o robotach brukarskich na ulicy Złotej i o tym, że jednocześnie za wymianę starego torowiska zabrali się tramwajarze.

Pod kulami i bombami

Tramwaje w tamtym miejscu stolicy kursowały jeszcze przez 13 lat. Warto o tym wspomnieć, bo ich zniknięcie ze Złotej w maju 1939 roku i ich krótki powrót kilka miesięcy później, we wrześniu, wiąże się z kolejnymi dramatycznymi wydarzeniami i „wielką historią", która zatrzymała warszawską komunikację miejską. Jeszcze w maju prasa i „Dziennik Zarządu Miejskiego w m.st. Warszawie" (Nr 35) pisały o zlikwidowaniu komunikacji tramwajowej w ulicy Złotej – komunikację w tamtym rejonie miały przejąć autobusy.

„Warszawski Dziennik Narodowy" (Nr 114/1939) wyraził ulgę, bo sama ulica była niedostosowana do coraz bardziej intensywnego ruchu, a tramwaje zabierały jeszcze sporo miejsca.

Z dniem 1 maja, t. j . w poniedziałek przyszłego tygodnia ul. Złota pozbywa się wreszcie tramwajów. Arteria ta przed wybudowaniem wiaduktów na Towarowej i Żelaznej stanowiła główne połączenie dworca towarowego, ul. Żelaznej, a częściowo i Woli z południową częścią miasta i Powiślem. Mimo wąskiej jezdni (ad 9 do 12 m.) ulica Złota z torami tramwajowymi pośrodku była do tego stopnia przeładowana wszelkiego rodzaju pojazdami, że szybkość zarówno tramwajów jak i samochodów dostosowana była do jazdy wozów lub dorożek konnych.

To wszystko działo się kilka miesięcy przed wybuchem wojny. Z jednej strony prasa pisała o ulepszaniu komunikacji miejskiej, a tuż obok o tym, jak „panie domu przygotowują się na wypadek wojny". Trzeba było normalnie żyć i tak też działała komunikacja miejska. „Kurier Warszawski" w wydaniu wieczornym z 1 września 1939 roku na pierwszej stronie informował o wybuchu wojny i zamieszczał odezwę prezydenta Ignacego Mościckiego, ale na stronie 4. pisał jeszcze o kłopotach mieszkańców Rakowca, którzy starali się o przedłużenie na ich osiedle linii tramwajowe nr 24:

Rakowiec w dalszym ciągu jest odcięty od śródmieścia, gdyż nie posiada ani jednej linii tramwajowej lub autobusowej. Najbliższa linia tramwajowa biegnie ul. Opaczewską na Ochocie, odległą od Rakowca o około 2 klm., co dla mieszkańców Rakowca, stanowi codziennie co najmniej 4 klm. pieszej wędrówki („Kurier Warszawski" Nr 241/1939).

I nawet na początku września komunikacja miejska w Warszawie działała normalnie, a wagony podobno nie były przepełnione. Mimo powtarzających się nalotów niemieckich, zwiększono nawet liczbę kursującego taboru, a konduktorów, zapewne powołanych na front, zastąpiły żony lub córki tramwajarzy.

W miarę normalne życie w Warszawie było możliwe, bo w pierwszych dniach działań wojennych obrona przeciwlotnicza jeszcze dawała radę, a lotnicy Brygady Pościgowej utrudniali życie załogom bombowców niemieckich. Tylko, że szczupłe siły polskiego lotnictwa wkrótce się wyczerpały, część dział przeciwlotniczych została ze stolicy ewakuowana, a pod miastem pojawiły się niemieckie dywizje pancerne. Jeszcze 8 września prasa donosiła o tym, że ranni pasażerowie mogą jeździć tramwajami bez płacenia za bilety, ale tego samego dnia nasilenie bombardowań (ostrzał zaczęła prowadzić także artyleria niemiecka) spowodowało zawieszenie kursowania tramwajów (dwa dni wcześniej z ulic zjechały autobusy).



fot. NAC, sygn. 3/2/0/-/52 (syg. daw. 2-52)
Oddział artylerii niemieckiej z działem sIG 33 kal. 150 mm mija barykadę zbudowaną z tramwajów. Widoczni także mieszkańcy Warszawy.1962

Postawa ówczesnych pracowników tramwajów i autobusów może dzisiaj budzić podziw i najwyższy szacunek, bo za wszelką cenę starali się utrzymać kursowanie komunikacji miejskiej, mimo spadających bomb. 15 września na warszawskie ulice wróciło kilka linii tramwajowych i jeden autobus miejski, kursujący m.in. ulicą Marszałkowską.

Na apel Komisarza Cywilnego przy Dowództwie Obrony Warszawy, stawili się w sobotę na swych posterunkach pracownicy tramwajów i autobusów miejskich. Już w piątek przystąpiono do naprawiania uszkodzonych górnych sieci i torów tramwajowych oraz do oczyszczania ich. Początkowo uruchomiono komunikację tramwajową z pl. Teatralnego przez ul. Focha, Trębacką, Krak. Przedm. i Nowy świat — na pl. Trzech Krzyży, autobusy zaś kierowano również z pl. Teatralnego — przez Wierzbową, pl. Piłsudskiego, Królewską i Marszałkowską — do pl. Zbawiciela. — Ponieważ od południa do



fot. NAC, sygn. 3/53/0/2/52
Szereg nieczynnych tramwajów typu 13N na ul. Marszałkowskiej przy skrzyżowaniu z Al. Jerozolimskimi. Widoczni milicjanci i milicyjne samochody Nysa 522 (z lewej) i Star 200.

wieczora Warszawa była bombardowana, przeto na ulicach było b. mało ludności, frekwencja zaś w tramwajach i autobusach b. słaba („Kurier Warszawski" Nr 259/1939).

Im bliżej było kapitulacji, tym trudniej było utrzymać ruch komunikacji miejskiej, zwłaszcza tramwajowej, gdzie nieustanne bombardowania powodowały zerwanie trakcji. Nalot z 20 września spowodował uszkodzenia, po którym przestały jeździć tramwaje, a sytuację ratowały jednak autobusy. Kilka dni później jednak, gen. Juliusz Rómmel podpisał kapitulację stolicy i rozpoczęła się trwająca pięć lat okupacja. Tramwaje wróciły na ulice, a charakterystycznym znakiem tamtych czasów stały się tabliczki „Nur fur Deutsche", oznaczające, że najlepsze miejsca należą się niemieckim okupantom.

W zniszczonej stolicy

Komunikacja miejska raz jeszcze miała się w czasie wojny zatrzymać, tym razem na wiele miesięcy. W 1944 roku Armia Czerwona stała już pod Warszawą, a Niemcy po początkowej panice, zaczęli umacniać miasto, żeby bronić się na linii Wisły. Mniej więcej w tym samym czasie dowódcy Armii Krajowej podjęli decyzję o wybuchu w Warszawie Powstania 1 sierpnia, około godziny 13.00 inż. Tadeusz Kozłowski, po otrzymaniu od Niemców polecenia, żeby wstrzymać ruch tramwajowy i udrożnić mosty, nakazał przeprowadzenie jak największej liczby taboru na Pragę. O godzinie 17.00 rozpoczęły się walki w całej lewobrzeżnej stolicy i po raz kolejny stanęły tramwaje. Tym razem te, które zostały na warszawskich ulicach - niektóre w drodze między przystankami, co widać na zdjęciach - już nie wróciły do służby.

Przez 63 dni powstańczych walk były dziurawione kulami, niektóre służyły jako fragmenty barykad, dając schronienie mieszkańcom stolicy. Potem, po upadku Powstania systematycznym niszczeniem miasta zajęli się niemieccy okupanci. Warszawa miała się nie odrodzić, ale wstała z gruzów, a razem z nią komunikacja miejska, która najpierw zaczęła jeździć na Pradze, a w kwietniu 1945 roku, po oczyszczeniu ulic przez saperów, także w lewobrzeżnej części miasta.

Na początku jako „autobusy" służyły wojskowe ciężarówki, wyposażone w ławki, ale dla warszawiaków, żyjących wśród ruin i borykających się z brakiem wszystkiego, to i tak było wielkie wydarzenie. Wraz z odbudowywaniem miasta i stołecznej komunikacji, z transportu publicznego zniknął wojskowy „tabor", ale co ciekawe, wrócił jeszcze raz, już po przemianach ustrojowych.

W „karnawale Solidarności"

Zanim to jednak nastąpiło, warszawska komunikacja stanęła jeszcze raz, w czasie „karnawału Solidarności". Skończyła się dekada rządów Edwarda Gierka, gospodarka napędzana kredytami znów hamowała, kryzys się pogłębiał. Rok po Porozumieniach Sierpniowych sytuacja nie była lepsza. W sklepach brakowało wszystkiego, nawet żywności. „Solidarność" z Regionu Mazowsze podjęła decyzję o strajku, tym razem demonstracja miała się odbyć na ulicach, z wykorzystaniem pojazdów, w tym komunikacji miejskiej.

„Solidarność" chciała dotrzeć pod budynek Komitetu Centralnego PZPR, a władza postanowiła ten kierunek zablokować. Kiedy kolumna pojazdów dotarła do ronda na skrzyżowaniu Marszałkowskiej i Alej Jerozolimskich, kierowcy zobaczyli, że milicja blokuje skręt w lewo i nakazuje jazdę prosto. Kolumna pojazdów zatrzymała się i tak doszło

do jednego z najbardziej „barwnych" strajków epoki PRL. Kilkadziesiąt autobusów i tramwajów zablokowało główne arterie komunikacyjne i nikt nie miał pomysłu jak z tej sytuacji wybrnąć. Zbigniew Bujak zachęcał do pojechania prosto ulicą Marszałkowską i Puławską, ale nikt nie chciał się na to zgodzić. Pojawił się Lech Wałęsa, który poparł strajkujących.

Strajk przerodził się w wielki festiwal wolności i coś w rodzaju pikniku. Szybko zaczęto wznosić scenę, na której występowali m.in. Jan Pietrzak i Jacek Fedorowicz. W pierwszym ikarusie kolumny założono bar, w kolejnych biuro zebrań i punkt sanitarny, a w berliecie – biuro prasowe. Żywności było dużo, bo donosili ją nieustannie mieszkańcy i pracownicy hoteli Forum oraz Metropol. Odprawiono nawet Mszę Świętą, zakończoną odśpiewaniem „Boże, coś Polskę". Ostatecznie, protest zakończył się 5 sierpnia, a kolumnę jadącą ulicami Waryńskiego i Woronicza, pozdrawiały tłumy warszawiaków, układających palce w literę „V".

Kryzys gospodarczy, wywołany nieudolna polityką komunistów, po przemianach 1989 roku, nie zniknął od razu. Szalała inflacja, upadały kolejne zakłady przemysłowe, brakowało pieniędzy. W takiej sytuacji, na początku lat 90. (w 1991 i 1993 roku), dwa razy wybuchły w Warszawie strajki pracowników komunikacji, a co ciekawe oba zaczęły się 21 maja.

Ten pierwszy protest trwał aż trzy dni i to właśnie wtedy na ulice wyjechały wojskowe pojazdy. Na nagraniach z tamtego czasu, które można znaleźć w sieci, widać ciężarówkę, ruszającą z przystanku na Nowym Świecie. Dwa lata później strajk trwał 20 godzin, a dzielnice starały się w tym czasie organizować komunikację zastępczą.

To był ostatni raz, kiedy komunikacja miejska w Warszawie się zatrzymała. Od tego czasu jeździ nieprzerwanie i staje się coraz nowocześniejsza. Żółto-czerwone autobusy i tramwaje stały się znakiem rozpoznawczym naszego miasta i, podobnie jak Warszawa, nigdy nie kładą się spać. Można być pewnym, że nawet w środku nocy, prędzej czy później „coś" podjedzie na przystanek.

Źrodła:

D. Walczak, „Tramwaje elektryczne 1908-1998", Warszawa 1998;

Trasbus.com;

„Kurier Warszawski";

„Warszawski Dziennik Narodowy";

„Dziennik Zarządu Miejskiego w m.st. Warszawie"

Historia.interia.pl

Muzhp.pl



fot. NAC, sygn. 3/53/0/2/52
Strajkujący przy autobusach na skrzyżowaniu ul. Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskich - 1. z prawej i 1. z lewej autobus Ikarus 280, pośrodku Jelcz PR100. W tle Rotunda PKO i biurowiec Centrali Handlu Zagranicznego "Universal".

Warszawa